

Décret relatif à la lutte contre les nuisances aéroportuaires

La procédure d'adoption des restrictions d'exploitation liées au bruit confiée aux préfets de département

Dans la suite du rassemblement du 9 mai et de la rencontre entre Clément Beaune et une délégation élus-associations, un décret n° 2023-375 du 16 mai relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires a été publié. Il devait traduire la décision du Conseil d'État n° 454440 du 5 avril 2022 qui recommande la désignation d'une autorité indépendante compétente en matière de procédure précédant l'adoption éventuelle de restrictions d'exploitation liées au bruit au sens de l'article 3 du règlement (UE) n° 598/2014. Il n'en sera rien puisque ce sont les préfets de département qui ont été désignés comme autorité compétente. Celle-ci ne sera donc pas indépendante comme précédemment puisque la tâche était confiée à la Direction du Transport Aérien (DTA) de la DGAC. Ville et Aéroport regrette ce choix et considère que l'ACNUSA aurait pu remplir ce rôle.

Rappel des termes la décision du Conseil d'État du 5 avril 2022

Par une décision du 5 avril 2022, le Conseil d'État a reconnu la partialité de la DGAC dans l'étude de l'impact sonore des principaux aéroports français. Le Premier ministre devait désigner une nouvelle autorité administrative six mois après la décision, qui offre les garanties d'indépendances qu'impose l'Union européenne.

En 2021, 18 associations ont saisi le Président de la République et le Premier Ministre pour faire appliquer la réglementation européenne en matière de lutte contre le bruit autour des grands aéroports. Le texte en cause ? Un règlement de 2014 imposant aux plus grands aéroports européens de réaliser une « étude d'approche équilibrée » consistant à examiner tous les leviers possibles pour réduire les nuisances sonores. Ces études d'impact peuvent par exemple déboucher sur des restrictions d'exploitation. L'U.E impose que ces études soient réalisées par une autorité « indépendante de toute organisation qui intervient dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne ». Ce sont les plus grands aéroports européens opérant plus de 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34 tonnes par an qui sont concernés. En France, ce texte s'applique à neuf aéroports : Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Bordeaux-Mérignac, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur et Toulouse-Blagnac.

Le Conseil d'État rappelle qu'il n'est pas interdit pour un État membre de désigner une autorité relevant d'un ministère. Toutefois, des garanties de son indépendance doivent être apportées, notamment vis-à-vis de toute organisation qui interviendrait dans l'exploitation de l'aéroport. Les juges ne relèvent aucune garantie de cette indépendance.

Le décret du 16 mai désigne les préfets de département comme autorité compétente. Mais qu'en est-il de son indépendance ?

En concertation avec les membres du comité permanent des Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) des aéroports concernés et d'organismes extérieurs qualifiés, les préfets de département auront la charge de conduire la procédure précédant l'adoption éventuelle de restrictions d'exploitation liées au bruit au sens de l'article 3 du règlement (UE) n°598/2014.

Il faut rappeler qu'à ce stade le ministre des Transports s'est engagé à étudier les scénarios de plafonnement des aéroports Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget tout en écartant l'idée de couvre-feux appliqués sur 8 heures consécutives. De tels scénarios devront apparaître dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée. Selon les conclusions de l'étude, les ministres concernés peuvent par arrêté conjoint décider des restrictions d'exploitation sur les aérodromes visés à l'article L.6360-1 du code des transports (aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements).

Le projet d'arrêté sera soumis pour avis à la CCE concernée et à l'ACNUSA.

D'autre part, l'annexion des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) aux plans d'exposition au bruit (PEB) est supprimée à des fins de simplification et lisibilité du droit, le code de l'urbanisme régissant les PEB et le code de l'environnement encadrant les cartes stratégiques de bruit (CSB) et les PPBE.

Ville et Aéroport s'interroge sur la véritable indépendance des préfets de département pour conduire les études d'impact selon l'approche équilibrée ? En quoi ce décret répond-il à la demande du Conseil d'État qui précise que l'autorité compétente doit être indépendante ? Elle participera à ce travail dans le cadre des comités permanents des aéroports concernés. Celui-ci devant aboutir selon les vœux du ministre des Transports à la fin du premier trimestre 2024.

Au regard de l'urgence climatique et sanitaire, le transport aérien post Covid doit être désormais mieux régulé. Aux yeux de Ville et Aéroport cela passe par l'application de véritables mesures de restrictions d'exploitation telles que le plafonnement des plates-formes exprimées sur la base du nombre de mouvements annuels, l'instauration de couvre-feux, l'interdiction des avions les plus bruyants, etc.

En savoir plus :

- [Décision du Conseil d'État n° 454440 du 5 avril 2022](#)
- [Décret n° 2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances aéroportuaires](#)
- [Règlement européen n° 598/2014](#)



Agenda Ville & Aéroport